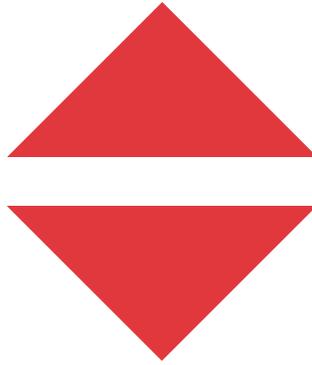




Marchandises
dangereuses



Nouvelles
Nouvelles

ISSN 0828-5039
TP 2711 F

HIVER 1999/2000 Vol. 19, N° 3

Canada 



Transports
Canada
Sécurité et sûreté
Marchandises
dangereuses

Transport
Canada
Safety and Security
Dangerous
Goods



No de l'entente 1529021

Sommaire

- Message de la rédactrice 3
- Nouvelle adresse du site Web de TMD 3
- En vedette**
- Quelle devrait être la portée du Règlement? 4
- C'est quand bientôt? 5
- Plan d'intervention d'urgence et le règlement proposé en langage clair 6
- Rappel - Demande de permis de niveau équivalent de sécurité 7
- Edgar Ladouceur - Le nouveau directeur, Conformité et interventions, Direction générale du transport des marchandises dangereuses 8
- Guide des mesures d'urgence 2000 9
- Statistiques de CANUTEC 10
- Sommaire des accidents 11
- Entente de recherche coopérative 13
- TMD: Événements à retenir 13
- **Alerte** - Citernes routières et citernes amovibles pour le transport du propane et du gaz liquéfié de pétrole (GLP) selon les exigences de la norme B622-98 de la CSA 14
- **Alerte** - Bouteilles à gaz en aluminium 15



Le **Bulletin de nouvelles** est une publication trimestrielle distribuée dans les deux langues officielles par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada aux organisations gouvernementales et privées oeuvrant dans les divers domaines liés aux marchandises dangereuses. On peut s'y abonner gratuitement en téléphonant au (613) 990-1151. Cette publication est aussi disponible sur notre site Web au http://www.tc.gc.ca/tmd/info/news_f.htm. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante:

**Rédactrice en chef
Bulletin de nouvelles
Transport des
marchandises
dangereuses
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0N5**

Rédactrice en chef intérimaire
Renée Major
(majorr@tc.gc.ca)
Production
Rita Simard
(simardr@tc.gc.ca)
Conception graphique
Arie J.E. Racicot
(T8000ASL@tc.gc.ca) ou
(racicoa@tc.gc.ca)

Auteurs/Contribution à cette édition :

- John A. Read - Directeur général, Direction générale du TMD
- Ray Clark - Direction de la gestion du risque, Direction générale du TMD
- Linda Hume, Direction de la législation et des règlements, Direction générale du TMD
- Réjean Simard - Direction de la conformité et interventions, Direction générale du TMD
- Donna McLean - Direction de la conformité et interventions, Direction générale du TMD
- Michel Cloutier - CANUTEC, Direction générale du TMD
- Jonathan Rose - Direction de la gestion du risque, Direction générale du TMD
- D.W. Dibble - Direction de la gestion du risque, Direction générale du TMD
- Kevin Green - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Amy Park - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

Nous accueillons volontiers des nouvelles, des observations ou des points saillants de questions relatives aux activités du transport des marchandises dangereuses; nous acceptons également toute annonce de réunions, de conférences ou d'ateliers. Certains articles sont signés et proviennent d'autres sources. Ils ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Direction générale. Leur publication n'engage aucunement notre responsabilité. Tout article du **Bulletin de nouvelles** peut être reproduit à condition d'en indiquer la source.

Points de contact :

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur général

J.A. Read (613) 990-1147 (readj@tc.gc.ca)

Affaires réglementaires

J. Savard, Directeur (613) 990-1154 (savarjj@tc.gc.ca)

Législation et règlements

L. Hume, Chef (613) 998-0517 (humel@tc.gc.ca)

Conformité et interventions

E. Ladouceur, Directeur (613) 998-6540 (ladouce@tc.gc.ca)

Recherche, évaluation et systèmes

R. Auclair, Directeur (613) 990-1139 (auclair@tc.gc.ca)

Publications : (613) 990-1151

Télécopieur : (613) 993-5925 et 952-1340 (morrill@tc.gc.ca)

CANUTEC : Renseignements (613) 992-4624

Urgence (613) 996-6666 Télécopieur (613) 954-5101

(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique

Dartmouth (902) 426-9461 Télécopieur : (902) 426-6921

St. John's (709) 772-3994 Télécopieur : (709) 772-5127

Région du Québec

(514) 283-5722 Télécopieur : (514) 283-8234

Région de l'Ontario

(416) 973-9820 Télécopieur : (416) 973-5905 ou 973-9907

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg (204) 983-5969 Télécopieur : (204) 983-8992

Saskatoon (306) 975-5105 Télécopieur : (306) 975-4555

Région du Pacifique

New Westminster (604) 666-2955 Télécopieur : (604) 666-7747

Kelowna (250) 491-3712 Télécopieur : (250) 491-3710

Adresse de l'Internet de Transports Canada

www.tc.gc.ca

Message de la rédactrice en chef

Le voici enfin ce nouveau millénaire, lui qui a fait couler beaucoup, beaucoup d'encre depuis de nombreux mois.

Ce bulletin d'information est le premier de l'an 2000, au cours duquel nous espérons finaliser la version du RTMD en langage clair. Pour de plus amples renseignements sur les modifications en langage clair, veuillez vous référer à l'article intitulé "C'est quand bientôt?", à la page 5 du présent bulletin.

À noter la nouvelle adresse de notre site Web. Que dites-vous des améliorations que nous avons apportées à la disposition du site? Vous y trouverez deux nouveaux éléments ainsi qu'une page portant sur les plans d'intervention d'urgence.

D'autre part, notez que le Guide des mesures d'urgence 2000 est maintenant offert en anglais, en français et en espagnol. Pour savoir comment obtenir le guide, lisez l'article à ce sujet à la page 9.

Enfin, dans le dernier numéro de notre bulletin, nous avons exprimé le souhait, vous vous en rappelez peut-être, de réduire le nombre d'exemplaires du bulletin à un par abonné. Nous avons revu la liste de diffusion et avons apporté les correctifs nécessaires. Si vous devez continuer de recevoir plus d'un exemplaire du bulletin, veuillez nous téléphoner au numéro (613) 990-1157 ou nous envoyer un courriel à ce sujet à : majorr@tc.gc.ca.

À tous, bonne lecture et joyeux millénaire!

Renée Major

Nouvelle adresse du site Web de TMD par Ray Clark

Des changements majeurs ont été récemment apportés au site Web de TMD.

Premièrement, voici notre nouvelle adresse: <http://www.tc.gc.ca/tmd/fr/menu.htm>.

La disposition de notre site et sa présentation ont été améliorées de façon à offrir une masse de renseignements réglementaires et de sensibilisation. Nous espérons qu'il vous sera plus facile de naviguer et de trouver toute l'information que vous vous attendez à y trouver. N'hésitez pas à nous dire ce que vous pensez de tout cela.

Deux nouveautés de notre site dont nous sommes assez fiers sont la liste interactive des marques enregistrées pour les installations de **requalification de bouteilles à gaz**: <http://www.tc.gc.ca/tmd/fr/recipients/bouteille/requalification.asp>) et les **installations d'essais de fuite pour les récipients pour vrac**: http://www.tc.gc.ca/tmd/fr/recipients/grv_install/grvinstall.asp

La base de données interactive permet aux usagers de faire la recherche par divers types de reconditionneurs de bouteilles à gaz ou par province, ville, nom de l'installation ou marque enregistrée. Les données sur les bouteilles à gaz sont mises à jour chaque semaine et comprennent aussi de l'information sur les marques de requalification actuellement enregistrées, et celles qui sont périmées.

La deuxième base de données permet aux usagers de faire la recherche par nom de compagnie, province ou ville. Les données sur les essais de fuite sont aussi mises à jour chaque semaine et comprennent de l'information sur les installations qui détiennent un certificat valide d'inscription.

Le site TMD comporte maintenant trois bases de données interactives: la base de données sur les types de requalification de bouteilles à gaz, la base de données sur les installations d'essais de fuite pour les récipients intermédiaires (deux nouveautés) et celle des citernes routières amovibles inter-modales enregistrées, qui est disponible depuis l'hiver dernier. Nous comptons ajouter d'autres bases de données sur notre site.

Vous trouverez également une masse de renseignements sur les **plans d'intervention d'urgence**, notamment sur les modalités d'inscription.

Rappelez-vous que le Bulletin de nouvelles est aussi disponible sous format pdg (c'est-à-dire Adobe Acrobat Reader), pour en faciliter la consultation sur le site Web: http://www.tc.gc.ca/tmd/info/news_f.htm.

Pour toute question ou commentaire sur la requalification des bouteilles à gaz, veuillez vous adresser à Amy Park au (613) 990-1137 ou parka@tc.gc.ca.

Pour toute question ou commentaire sur les données sur les essais de fuite, veuillez vous adresser à Dave Westman au (613) 990-1169 ou westmad@tc.gc.ca.

Pour toute question ou commentaire concernant le site Web, veuillez vous adresser à Ray Clark au (613) 998-0509 ou clarkrw@tc.gc.ca.

Il vous suffit de cliquer pour obtenir de l'information sur le TMD!

<http://www.tc.gc.ca/tmd/fr/menu.htm>

EN VEDETTE

Quelle devrait être la portée du Règlement?

par John A. Read

On a proposé que le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses devrait ne s'appliquer qu'aux événements qui pourraient survenir dans des conditions normales de transport. Plus particulièrement, on ne devrait pas essayer de s'assurer que les emballages résistent aux accidents possibles.

Pour appuyer ce qui précède, l'argument veut qu'une fois que les dispositions suffisent à assurer que les emballages résisteront aux conditions normales de transport, l'application réglementaire qui devrait suivre est celle visant la sécurité modale pour assurer que toutes les conditions soient des conditions normales de transport. En admettant que toute menace à la sécurité provienne des accidents modaux, alors la façon de corriger cette situation est de réglementer la circulation modale plutôt que d'accroître les normes d'emballage pour compenser la situation.

Comparons ces deux produits chimiques à la lumière de ce qui précède.

Caractéristiques	Produit A	Produit B
Densité relative	1,3266	0,96
Pression de vapeur	400 mm Hg	348 mm Hg
Point de fusion	-97°C	-80°C
Point d'ébullition	39,8°C	39°C

Ces caractéristiques sont importantes dans des conditions normales de transport. Elles sont similaires dans les deux cas, avec la seule différence que le produit A est environ 30% plus lourd que le produit B.

Si nous arrêtons nos considérations ici, nous pourrions conclure qu'en raison de sa densité le produit A nécessiterait un contenant plus solide que le produit B; et ce pour qu'aucun des deux produits ne s'échappe accidentellement dans des conditions normales de transport.

Si on choisissait un emballage seulement aux fins de sécurité dans des conditions normales de transport, serait-il

raisonnable de suggérer que l'emballage échouerait dans des conditions anormales de transport? De plus, pourrait-on présumer que le taux de défaillance de tels emballages serait le même, puisque des conditions anormales de transport sont aléatoires?

Mais avant tout, si nous considérons les accidents, il faudra examiner d'autres caractéristiques. Regardons les limites d'inflammation des deux produits.

Caractéristiques	Produit A	Produit B
Limite inférieure d'explosivité	12%	5,3%
Limite supérieure d'explosivité	19%	26%

Le produit A a une limite d'inflammation de 7 points de pourcentage alors que la limite d'inflammation pour le produit B est trois fois plus grande à 21,7 points. Serions-nous à l'aise de savoir que si l'emballage n'est prévu que pour des conditions normales de transport, il y aurait des fuites et que le nombre de fuites serait le même pour chaque produit?

Considérons les renseignements additionnels suivants.

Caractéristiques	Produit A	Produit B
CL ₅₀	11 600 mg/ litre	17 mg/ litre
DL ₅₀	3 000 mg/kg	71 mg/kg

Dans le tableau :

Mg/litre signifie nombre d'unités de volume d'une substance par million d'unités dans l'air.

Mg/kg signifie le nombre de milligrammes de substances par kilogrammes de poids du corps de l'animal soumis au test.

CL₅₀ signifie la concentration de la substance dans l'air qui, dans des conditions de vérification, entraîne la mort de 50% des animaux soumis au test (concentration létale 50%) et

DL₅₀ signifie la quantité ou le dosage qui, dans des conditions de vérification, entraîne la mort de 50% des animaux soumis au test (dose létale 50%).

Il faut remarquer que plus le nombre est petit, moins il faut de substance pour causer la mort.

Le produit B ne nécessite qu'une concentration de 1/600e de la concentration du produit A pour causer le même effet au cours du test. Serions-nous à l'aise de savoir que si l'emballage n'est prévu que pour des conditions normales de transport, il y aurait des fuites et que le nombre de fuites serait le même pour chaque produit?

Le produit A est du dichlorométhane et le produit B de l'isocyanate de méthyle.

Le concept que les prescriptions doivent aller au-delà des conditions normales de transport est déjà bien accepté, comme par exemple, le prouvent les groupes d'emballages des Nations Unies, le système d'emballage de l'AIEA basé sur la radiation, et la sélection des wagons-citernes ferroviaires en Amérique du Nord. Des termes comme « accidents mineurs », « accidents plausibles », « accidents graves » ou « tout accident » servent à choisir le niveau de protection désirée, lequel est basé non seulement sur les conditions de transport mais sur les caractéristiques de la matière qui pourrait avoir un échappement. Par exemple, le dichlorométhane entre dans le groupe d'emballage III (le moins sévère selon le système UN) alors que l'isocyanate de méthyle entre dans le groupe d'emballage I (le plus sévère de tous les groupes).

En résumé, les exigences réglementaires doivent tenir compte de ce qui pourrait arriver, et pas seulement de ce que l'on souhaiterait qui arrive, ainsi que des effets possibles d'une fuite. Réglementer en ne tenant compte que des matières ou objets dans des conditions normales de transport constituerait une grave lacune qui aboutirait à un système de sécurité du public plutôt faible.

C'est quand bientôt?

par Linda Hume

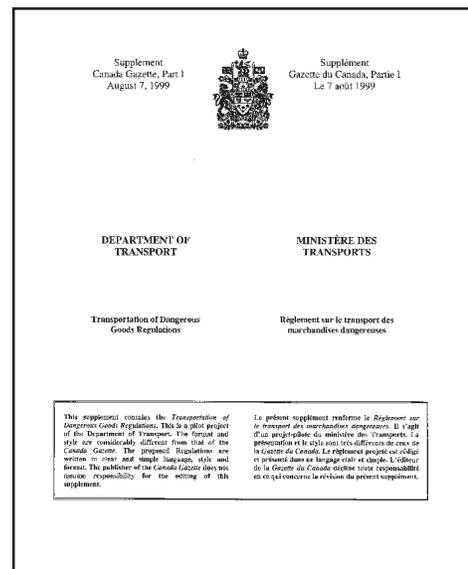
La question qu'on se pose maintenant c'est : « Pour quand la parution du texte en langage clair à la partie II de la Gazette du Canada? ».

La période d'observations a pris fin début novembre. Certains optimistes pensent que le document en langage clair est sur le point d'être finalisé; or, il nous faudra encore quelques mois pour tout revoir les commentaires et apporter les changements nécessaires, consulter un peu et rédiger les textes aux fins d'approbation par le ministère de la Justice et Transports Canada.

À l'heure actuelle, nous sommes en train de revoir les commentaires reçus. Nous insérons les commentaires dans une base de données de façon à pouvoir retrouver facilement par domaine n'importe quel commentaire du texte publié à la Gazette I. Cette base de données nous permettra par la suite d'expliquer premièrement les changements apportés au texte de la Gazette I, puis deuxièmement d'exposer la raison pourquoi chacune des demandes de changement a été acceptée ou rejetée.

Par l'entremise de notre site Web, nous tiendrons quiconque y a accès au courant et à jour des progrès et nous ferons rapport des derniers développements dans le prochain bulletin de nouvelles.

Alors...à surveiller. Nous espérons qu'au prochain bulletin de nouvelles, nous aurons terminé la revue des commentaires et nous aurons une meilleure idée de ce que voudra dire « bientôt ».



Plan d'intervention d'urgence et le règlement proposé en langage clair

par Réjean Simard et Donna McLean

Transports Canada est doté d'un programme qui lui permet d'enregistrer, de réviser, d'évaluer et d'approuver les plans d'intervention d'urgence (PIU), tel que prévu à l'article 7 de la Loi sur le *transport des marchandises dangereuses* (TMD).

À l'heure actuelle, il existe 515 PIU déposés auprès du Directeur général. En vertu de ces plans, 959 organisations ont l'autorisation de manutentionner, de demander le transport, de transporter ou d'importer les marchandises dangereuses inscrites à l'annexe XII du Règlement TMD. Les organisations en question se composent de fabricants de produits chimiques, de fabricants et distributeurs d'explosifs, des producteurs de gaz, des compagnies de chemin de fer, des transporteurs routiers, des entrepreneurs en interventions d'urgence, des ministères fédéraux et provinciaux, des hôpitaux et des mines.

Habituellement, le processus de revue et d'approbation s'effectue en deux étapes : l'enregistrement et l'approbation intérimaire et la revue du plan par les spécialistes en mesures correctives (SMC).

La première étape commence dès la réception, par Transports Canada, d'un résumé du PIU qui est envoyé au SMC de la région concernée pour une revue préliminaire du plan. Le spécialiste communique avec le demandeur pour confirmer les détails, vérifier les mécanismes d'alerte et s'assurer que le demandeur comprend la raison du plan d'intervention d'urgence. S'il n'y a aucune raison de croire que le plan ne peut pas être mis en oeuvre, le résumé du plan est enregistré et une approbation intérimaire est octroyée conformément aux dispositions du paragraphe 7(3) de la Loi sur le TMD. Ce processus sera le même dans le Règlement proposé en langage clair. À l'heure actuelle, il existe 112 PIU valides dotés d'approbations intérimaires.

La seconde étape consiste à examiner le PIU dans tous ses détails; ceci est effectué par le spécialiste en

mesures correctives, l'inspecteur de marchandises dangereuses désigné qui a l'autorité d'examiner le plan et les documents afférents ainsi que le matériel et la formation s'y rapportant. Le spécialiste en mesures correctives examine tous les documents en dossier et communique avec le détenteur du plan pour effectuer un examen détaillé sur les lieux. À la suite de cet examen, des changements et des améliorations peuvent être demandés. L'approbation finale peut être retenue tant que le spécialiste en mesures correctives n'est pas satisfait que les mesures adéquates ont été prises pour corriger la situation. Dans le cas où les changements demandés n'ont pas été apportés, l'approbation intérimaire et l'inscription du plan peuvent être révoquées; comme conséquence, l'organisation en question peut se trouver dans l'impossibilité de continuer à faire affaires, puisqu'elle n'a plus le droit de manutentionner, de demander le transport, de transporter ou d'importer les marchandises dangereuses de l'annexe XII. En ce moment, 403 PIU actifs ont reçu une approbation d'une durée indéterminée.

Il arrive parfois, dépendant de la disponibilité de l'inspecteur et des opérations du demandeur, que la revue complète s'effectue avant l'enregistrement du résumé du plan et une approbation d'une durée indéterminée soit accordée sans qu'il n'y ait eu d'approbation intérimaire.

Les exigences visant les PIU se trouvent à l'article 7 du Règlement proposé en langage clair. L'article 7 prévoit l'information de base essentielle requise pour un résumé du plan. Cette information est plus exhaustive que ne l'exige le Règlement actuel, sans toutefois être différente de celle demandée par le SMC lors de son examen initial du résumé du plan, avant que celui-ci ne soit enregistré et qu'une approbation intérimaire ne soit accordée. Ainsi, les approbations intérimaires déjà accordées pour les résumés des PIU demeureront en vigueur même en vertu du Règlement en langage clair. Dans le cas où un résumé nécessiterait des

changements, le SMC informera le détenteur du résumé du PIU au cours du programme de l'inspection de routine et de vérifications habituels et accordera au détenteur une période de temps raisonnable pour effectuer les changements nécessaires. On s'attend à ce que les nouvelles exigences amélioreront l'efficacité du processus d'enregistrement et le temps de réponse pour tous les demandeurs éventuels.

La partie 7 du Règlement en langage clair portera maintenant sur le contenu d'un PIU, notamment l'information qui doit être incluse dans un résumé du plan; les évaluations d'un accident potentiel, y compris les différents scénarios d'accidents, les conséquences possibles et les mesures correctives nécessaires résultant des scénarios envisagés; la description des mesures qu'un demandeur ou que l'entrepreneur choisi pourrait prendre et toute entente formelle ou contrats conclus avec une tierce partie pour les services d'intervention. Ces renseignements n'étaient auparavant pas requis en vertu du Règlement sur le TMD; cependant, au cours des années, les SMC ont toujours inclus ces renseignements dans leur revue et les ont examinés avant de recommander l'approbation finale d'un PIU.

Le Règlement en langage clair ne fait que formaliser les procédures utilisées.

En mai 1999, le chef des Opérations d'intervention et les SMC régionaux ont organisé un atelier pour examiner le contenu des PIU approuvés pour une durée indéterminée et les exigences du Règlement proposé en langage clair. Les conclusions et les recommandations présentées à ce moment-là étaient que tous les PIU approuvés pour une durée indéterminée devaient conserver cette approbation même en vertu du Règlement en langage clair, à condition que le contenu et les circonstances demeurent les mêmes.

Ce ne sont-là que quelques-uns des changements au Règlement sur le TMD qui sont proposés dans la modification en langage clair concernant les exigences des PIU. Ces exigences pourraient être modifiées à la suite de l'examen des commentaires reçus à propos du texte de la Gazette I.

Les spécialistes en mesures correctives aideront et guideront les demandeurs à travers le processus d'enregistrement du PIU. Ils sont:

Peter Arthur	Région de l'Ontario	(416) 973-2989
Barry Heath	Région des Prairies et du Nord	(306) 975-5889
Doug Kittle	Région du Pacifique	(604) 666-8771
Alain Lévesque	Région du Québec	(514) 283-6917
Réjean Simard	Région de l'Atlantique	(902) 426-1221

Rappel - Demandes de permis de niveau équivalent de sécurité

Afin de réduire les délais et mieux vous servir, toutes demandes de permis de niveau équivalent de sécurité doivent être acheminées directement à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses à Ottawa à l'attention de : Marc Prévost,

Chef, Permis et Approbations
Affaires réglementaires
Direction générale du Transport
des marchandises dangereuses
330, rue Sparks, 9^{ième} étage
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
télécopieur: (613) 993-5925
courriel: prevosm@tc.gc.ca

Edgar Ladouceur

Le nouveau directeur, Conformité et Interventions, Direction générale du transport des marchandises dangereuses

par Renée Major

Au nom des employés de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, j'aimerais féliciter M. Edgar Ladouceur pour sa nomination au poste de directeur, Conformité et Interventions.

M. Ladouceur détient un baccalauréat en sciences de l'Université de Waterloo. Sa carrière dans la fonction publique fédérale lui a permis d'acquérir une vaste expérience dans le domaine du transport, de la mise en exécution, de l'évaluation environnementale et de la recherche appliquée.

M. Ladouceur a commencé sa carrière en 1971, au ministère de l'Environnement nouvellement créé. Pendant sept ans, il a travaillé comme chargé de recherche au Centre technique des eaux usées de Burlington, Ontario, où il effectuait des recherches sur le terrain concernant la réduction du taux d'arsenic et la destruction de cyanures.

En 1978, M. Ladouceur est entré au ministère des Affaires indiennes et du Nord, à Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest où il a fait appliquer la loi et les règlements sur l'environnement touchant le forage de pétrole et de gaz au large des côtes et l'exploitation minière en Arctique. En 1983, il est passé à l'évaluation des répercussions environnementales. En 1985, il est devenu gestionnaire régional du Bureau de l'environnement et de la conservation.

En 1986, M. Ladouceur a déménagé à Ottawa pour se joindre à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) à titre de chef, Opérations d'intervention. Il a dirigé une équipe chargée du bon fonctionnement du système de



planification et d'intervention d'urgence du Canada en cas d'accidents de transport des marchandises dangereuses. Il a aussi agi comme personne-ressource pour la Direction générale du TMD pour toutes les urgences graves en matière de transport.

Avant cette nomination, M. Ladouceur était directeur, Programmes de sécurité, à la Direction générale de la sécurité ferroviaire à titre intérimaire. Il a contribué de façon significative à l'élaboration de politiques et de règlements découlant des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Il était aussi responsable de l'importante initiative de partenariat Direction 2006, qui vise à réduire considérablement les mortalités et les blessures résultant des incidents aux passages à niveau, et à l'intrusion sur les voies ferrées.

Guide des mesures d'urgence 2000

par Michel Cloutier

Le Guide des mesures d'urgence 2000 est le fruit d'un effort de collaboration entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Amorcé en vertu de l'ALÉNA, ce projet a pour objectif d'améliorer la communication des dangers et des risques entre les trois pays en harmonisant les recommandations en matière d'interventions d'urgence lors des incidents de transport.

Le Guide des mesures d'urgence 2000 est la deuxième édition de cette publication importante qui sera publiée en janvier 2000. Ce guide sera disponible en anglais, en français et en espagnol. À cet effet, les listes des marchandises dangereuses ou produits dangereux ont été consolidées afin de fournir les appellations réglementaires en usage à l'échelle nationale et internationale. Dans le guide, la liste des matières comprend les appellations réglementaires tirées de la 6^e à la 11^e édition des *Recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses*, des réglementations respectives du Canada, des États-Unis et du Mexique, aussi bien que les descriptions internationales venant de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et du Code de l'Organisation maritime internationale (Code IMDG).

La seconde édition contient un nouveau guide de l'utilisateur et deux listes exhaustives d'entrées chimiques indexées par

ordre alphabétique et numérique. Ces entrées renvoient en plus à 62 pages-guides contenant les recommandations en cas d'interventions d'urgence, clairement identifiées par un numéro de page à trois chiffres et une entête illustrant le groupe de dangers. Le tableau des distances d'isolation initiale et d'activités de protection d'urgence pour les matières toxiques par inhalation et une liste des matières qui émettent des gaz toxiques au contact de l'eau. Ces matières dangereuses réagissant à l'eau se retrouvent maintenant dans la liste, accompagnées des distances d'isolation recommandées. Ce tableau contient aussi les agents de guerre chimique suivis des distances d'isolation et une section à part contient de l'information de sensibilisation sur l'usage criminel ou terroriste de ces matières. La nouvelle édition comprend aussi les silhouettes des camions-citernes et des wagons-citernes comme moyen supplémentaire d'identifier la présence possible des marchandises dangereuses.

Au Canada, le Guide sera distribué aux pompiers et aux policiers par l'entremise des membres du comité fédéral/provincial/territorial des marchandises dangereuses. Voir la liste des personnes-ressources qui suit:

Province	Personne-ressource	Courriel
Colombie-Britannique	Dale Dickson	dale.dickson@icbc.com
Alberta	Shaun Hammond	shammond@tu.gov.ab.ca
Saskatchewan	Bob Billington	bob.billington.hi0@govmail.gov.sk.ca
Manitoba	Gary Trask	gtrask@env.gov.mb.ca
Ontario	Dave Allen	dave.allen@mot.gov.on.ca
Québec	Guylaine David	gdavid@mtq.gouv.qc.ca
Nouveau-Brunswick	Jamie Morrison	dmv022@gov.nb.ca
Nouvelle-Écosse	Don Evans	evansdj@gov.ns.ca
Île-du-Prince-Édouard	Wilfred MacDonald	wjmacdonald@gov.pe.ca

Sommaire des accidents

Depuis octobre, nous avons reçu 231 rapports d'un cas de danger pour l'année en cours. Près de 88% de ces rapports ont été identifiés comme accidents à signaler d'après le seuil établi à l'article 9.14 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD). Le reste, soit 12%, sont des rapports soumis sur une base volontaire et ne tombent pas dans les paramètres fixés pour l'établissement de déclarations obligatoires. Il n'en demeure pas moins que ces derniers offrent des renseignements très importants. Souvent, ce sont les accidents qui ne sont pas très graves, où le contenant s'est renversé sans laisser échapper de produit, ou lorsque le personnel d'urgence est intervenu rapidement pour éviter que l'accident ne devienne grave, qui sont une indication de l'efficacité du programme de sécurité. Tel que décrit dans l'article qui paraît en page 4 de ce bulletin de nouvelles "Quelle devrait être la portée du Règlement?", les renseignements reliés aux conditions anormales de transport sont aussi importants que ceux qui touchent les conditions normales de transport.

Nous avons aussi recueilli des données à partir de 64 autres rapports reçus entre janvier et mars à Canutec, des spécialistes en mesures correctives, des découpages de journaux, etc. Le grand total de fin d'année inclura les accidents identifiés ci-haut pour le reste de l'année et les accidents survenus en novembre et en décembre et les rapports reçus d'ici le 31 janvier 2000, laissant ainsi le temps pour les rapports dans les 30 jours de nous parvenir. Ces mesures doivent être poursuivies pour donner une représentation réaliste du taux d'accidents mettant en cause les marchandises dangereuses à travers le pays; par la même occasion, celles-ci contribuent à estimer le nombre réel des accidents qui nécessitent un rapport est obligatoire.

Les niveaux de conformité à l'article 9.14 indiquent qu'il existe encore des rapports qui n'ont pas été soumis. À l'heure actuelle, nous avons envoyé des lettres à certaines

compagnies que l'on croit être responsables des envois de marchandises dangereuses au moment de l'accident, leur demandant de soumettre les rapports. Tous les rapports dans les 30 jours qui n'auront pas été soumis seront retracés avec l'aide des inspecteurs dans les bureaux régionaux. Grâce à la compagnie responsable de soumettre un rapport, la Direction générale reçoit l'information nécessaire pour prendre les meilleures décisions possibles relativement aux exigences réglementaires et aux normes. Nous estimons par conséquent que le nombre actuel des rapports d'un cas de danger pour 1999 se situe dans les environs de 450, ce qui constitue une légère augmentation par rapport à l'an dernier.

Les modifications proposées au Règlement en langage clair auront une importante répercussion sur les rapports dans les 30 jours. En effet, suite à la modification de l'article 8.3 de la Partie 8, deux informations supplémentaires seront incluses pour la première fois au système d'information sur les accidents de marchandises dangereuses; notamment, la spécification du contenant et le contrôle de la mise en oeuvre des plans d'intervention d'urgence. D'une part, la collecte de ces données servira à identifier de façon précise tout problème pouvant exister au niveau des contenants. D'autre part, connaître la fréquence avec laquelle un plan d'intervention d'urgence est mis en oeuvre et savoir si le personnel d'intervention est requis sur les lieux de l'accident permettront d'évaluer l'efficacité générale du plan et confirmeront l'approbation initiale accordée par les spécialistes en mesures correctives.

Voici, à titre d'information, une liste sommaire des accidents survenus en 1999. Nous avons fait notre possible pour vous présenter un échantillon varié, en tenant compte des provinces/territoires, des classes de marchandises dangereuses, des divers modes de transport, des contenants ainsi que de la sévérité des accidents.

Le niveau de sévérité est déterminé en fonction des 10 questions suivantes :

1. Y a-t-il eu des gaz comprimés ou des explosifs mis en cause?
2. Y a-t-il eu un incendie ou une explosion sur les lieux?
3. Y a-t-il eu un échappement de marchandises dangereuses?
4. Y a-t-il eu des morts, des blessées graves ou multiples?
5. Y a-t-il eu une évacuation ou la fermeture d'une route?
6. L'accident a-t-il été rapporté par la presse?
7. Y a-t-il eu du personnel de Transports Canada présents sur les lieux?
8. A-t-il fallu procéder au nettoyage des lieux?
9. Y a-t-il eu des dommages aux biens ou à l'environnement excédant 65 000\$?
10. Y a-t-il eu une défaillance mécanique du véhicule?

Chaque réponse affirmative compte pour un point. La somme des points est indiquée dans la dernière colonne du tableau et détermine le niveau de sévérité. Pour de plus

amples informations, veuillez communiquer avec Jonathan Rose au (613) 990-1142, courriel: rosej@tc.gc.ca.

Date	Lieu	Matière	Détails	Niveau de sévérité
01/13/1999	Mayne Island, Colombie-Britannique	Chlorosilane de triméthyle, Liquides toxiques Dichlorosilane de diméthyle et Tribromure phosphoreux	Au cours du transport, un aéronef cargo transportant une boîte contenant quatre petits paquets des produits en question s'est écrasé en brûlant la boîte et tout le contenu de l'envoi, qui ne contenait en tout que 1 litre de produits combinés. Les deux pilotes sont morts des blessures. Le personnel d'intervention d'urgence était sur le lieux pour éteindre le feu et limiter l'accès à l'endroit avant de mener une enquête.	4
02/10/1999	Lethbridge, Alberta	Soufre fondu	Au cours des opérations de triage dans une gare, le calorifugeage d'un wagon-citerne ayant contenu en dernier du soufre fondu a pris feu. Il n'y a eu aucune fuite du produit et personne n'a été blessé. Le personnel d'urgence de la compagnie ferroviaire et les pompiers étaient sur les lieux pour éteindre le feu.	1
02/16/1999	Prince Albert, Saskatchewan	Dyphényles polychlorés	Au cours du transport, un transformateur est tombé d'un camion et s'est brisé en laissant échapper environ 36 litres d'huile contaminée aux BPC. Personne n'a été blessé. Environnement Canada était sur les lieux pour surveiller le confinement et les opérations de nettoyage.	2
02/16/1999	Fort Liard, Territoires du Nord-Ouest	Acide chlorhydrique	Au cours du transport, un camion-remorque transportant de l'acide chlorhydrique en solution a dérapé et s'est renversé en laissant échapper 250 litres de produit. Le réservoir d'essence du véhicule s'est rompu en laissant échapper une petite quantité d'huile à diesel. Personne n'a été blessé. Le personnel d'intervention de la compagnie était sur les lieux pour nettoyer l'épanchement et redresser le véhicule.	2
04/23/1999	Thamesville, Ontario	Nitrate d'ammonium	Au cours de l'entreposage temporaire sur une voie d'évitement, trois wagons-trémies couverts ont été heurtés par un train à passagers, et tout le chargement comptant 274 000 kg de nitrate d'ammonium s'est échappé. Deux employés du train à passagers sont morts de leurs blessures et 100 passagers ont été conduits à l'hôpital à cause de blessures moyennes. Le personnel d'intervention d'urgence était sur les lieux pour s'occuper des blessés, contenir et nettoyer l'épanchement. Les causes de l'accident font l'objet d'une enquête en cours.	7
05/01/1999	Foxwarren, Manitoba	Ammoniac, anhydre	Au cours des opérations d'épandage, 455 litres d'ammoniac anhydre se sont échappés du ravitailleur tiré par un véhicule agricole, à cause d'un boyau qui s'est brisé en raison d'une défaillance de l'attache. Personne n'a été blessé. Le personnel d'intervention d'urgence était sur les lieux pour colmater la fuite et réparer le boyau endommagé.	4
05/19/1999	Dawson City, Yukon	Huile à diesel	Lors d'un entreposage temporaire dans une gare d'aéroport, 300 litres de produit se sont échappés du boyau de vidange d'un camion-remorque qui avait été laissé ouvert. Le personnel d'urgence était sur les lieux pour confiner et nettoyer l'épanchement.	2
07/09/1999	Prince William, Nouveau-Brunswick	Explosifs de sautage, Type E	Au cours du transport, un camion transportant des explosifs de sautage de type E, du nitrate d'ammonium et du nitrate de sodium a dérapé de la route et s'est renversé. Cinq cents kilogrammes d'explosifs se sont échappés. Le conducteur du camion a subi des blessures légères et a été soigné sur le lieux. Les spécialistes en mesures correctives, la police, les pompiers et le personnel d'intervention d'urgence de la compagnie étaient sur les lieux et ont fermé la route et évacué les environs immédiats pour confiner et nettoyer l'épanchement avant de transvaser le reste du produit.	5
07/17/1999	Halifax, Nouvelle-Écosse	Hexafluorure d'uranium, fissile	Au cours des opérations de manutention dans une installation portuaire, le haut du conteneur contenant le produit a été enfoncé par un second contenant de transport. La police, les pompiers, Environnement Canada, la Commission de contrôle de l'énergie atomique ont fermé les environs de l'installation portuaire et vérifié le conteneur endommagé aux fins de relevés radioactifs. Il n'y a eu aucune fuite du produit et l'envoi a pu se rendre à destination.	1
08/25/1999	Saint-Jean, Terre-Neuve	Encre d'imprimerie, inflammable	Au cours des opérations de déchargement d'un aéronef cargo, on a découvert une fuite provenant d'une boîte de carton contenant de l'encre d'imprimerie, inflammable. Un litre de produit s'est échappé et a trempé la boîte. Les deux employés qui ont manipulé la boîte	2

Date	Lieu	Matière	Incident Details	Niveau de sévérité
			ont souffert d'irritation aux yeux et de démangeaison et ont été transportés à l'hôpital aux fins d'observation. Les pompiers étaient sur les lieux pour enlever la boîte et en disposer correctement.	
10/12/1999	Cagogan, Alberta	Huile de pétrole brut	En voulant éviter un chevreuil sur la route, un camion-citerne et sa remorque ont dérapé et se sont renversés en laissant échapper 6 700 litres de produit. Le conducteur du camion a été blessé et conduit à l'hôpital. La police et les pompiers étaient sur les lieux et ont barré la route pendant le confinement et le nettoyage de l'épanchement.	3
10/21/1999	Dorval, Québec	Accumulateurs	Au cours du déchargement d'un camion, deux casiers en métal contenant 40 accumulateurs ont été touchés par le feu. Les environs immédiats ont été évacués par mesure de prévention. Personne n'a été blessé. Les pompiers étaient sur les lieux pour éteindre le feu et débrancher les fils des accumulateurs. L'envoi a ensuite été retourné à son expéditeur aux fins d'évaluation à nouveau.	3



Entente de recherche coopérative par Doug Dibble

Le 14 mai 1999, Mme Jolene M. Molitoris, de la Federal Railroad Administrator du ministère des Transports des États-Unis, et M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, de Transports Canada ont signé une entente coopérative dans le cadre d'un programme de recherche conjoint sur les effets des chocs à basse température sur les wagons-citernes ferroviaires.

Les objectifs de ce projet sont:

- De déterminer la sensibilité des aciers des wagons-citernes à la basse température dans le cas de défaillance provoquée par un choc.
- De déterminer les caractéristiques de la basse température, notamment la capacité de la force d'intervention des amortisseurs de choc et de traction, généralement utilisés dans les wagons-citernes.
- De déterminer l'effet de l'augmentation de la capacité nominale des amortisseurs de choc et de traction;
- De comprendre le phénomène de choc de façon à mettre

au point des spécifications ou des exigences réglementaires qui pourraient réduire les défaillances des wagons-citernes causées par les chocs.

La sécurité est au centre des préoccupations de la Federal Railroad Administrator et de Transports Canada (Transport des marchandises dangereuses). Ce programme de recherche coopérative vise directement plusieurs questions touchant le transport des marchandises dangereuses ou des matières dangereuses dans les wagons-citernes ferroviaires. C'est la première fois qu'une telle entente de recherche, dont le financement est partagé, est conclue entre ces deux organisations.

Un contrat a récemment été octroyé par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à Southwest Research Institute, au San Antonio, Texas. Le centre pour la technologie du transport de surface du Conseil national de recherche du Canada, est un sous-traitant important dans ce projet de recherche.

TMD: Événements à retenir...

Du 13 au 15 mars 2000

Réunion du groupe de travail Ad hoc UN/SCETDG.
Sujet: batteries au lithium.

Le 27-28 mars 2000

Réunion du groupe de travail fédéral-provincial/territorial sur le transport des marchandises dangereuses.
Sujet: modifications proposées au Règlement sur le TMD en langage clair publié à la Partie 1 de la Gazette du Canada.

Le 29-30 mars 2000

Réunion du comité consultatif sur les politiques relatives au transport des marchandises dangereuses.
Sujet: modifications proposées au Règlement sur le TMD en langage clair publié à la Partie 1 de la Gazette du Canada.



Transports
Canada
Sécurité et sûreté
Marchandises
dangereuses

Transport
Canada
Safety and Security
Dangerous
Goods

ALERTE



Citernes routières et citernes amovibles pour le transport du propane et du gaz liquéfié de pétrole (GLP) selon les exigences de la norme B622-98 de la CSA

La norme B622-98 de la CSA intitulée “Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes de wagon-citerne à éléments multiples et des citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2” sera mise en vigueur par le projet de Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Voici les changements importants:

- Le propane et le GLP devront être transportés dans des grands conteneurs (citernes) de spécification TC 331, TC 51, TC 106A ou TC 110A ou de spécification CTC, DOT ou MC équivalente prescrite dans la norme B622-98.
- Les citernes sans spécification telles que prescrites dans la norme B622-98, ne pourront plus être utilisées pour transporter le propane ou le GLP une fois que le nouveau règlement deviendra obligatoire; et
- Les cuves de stockage ne pourront pas faire l’objet d’une demande de transport si elles contiennent du propane ou GLP d’un volume supérieur à 5% de la capacité de la cuve.

Est-il possible de faire certifier à une spécification requise, une citerne routière/amovible sans spécification?

Il se peut qu’une citerne soit certifiée aux spécifications prescrites dans la norme B622-98 de la CSA si la citerne a été certifiée en tant qu’appareil sous pression et si la conception initiale de la citerne est conforme aux exigences des spécifications TC 331 ou TC 51, et

- La citerne est certifiée par le fabricant de la citerne; ou
- Si le fabricant n’est plus disponible,
 - les rapports du fabricant ainsi que tout document relié à la construction de la citerne sont disponibles; et
 - la certification est faite par un autre fabricant qui est inscrit auprès de Transports Canada.

Les exigences relatives à la fabrication des citernes TC 331 et TC 51 pour le transport du propane et du GLP sont détaillées dans la norme B620-98 de la CSA intitulée “Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses”. La sélection et l’utilisation des citernes routières et amovibles sont décrites dans la norme B622-98 de la CSA. Ces normes sont disponibles auprès de l’ACNOR (CSA) au 1-800-463-6727.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Kevin Green, spécialiste principal des citernes au (613) 998-5270.



Transports
Canada
Sécurité et sûreté
Marchandises
dangereuses

Transport
Canada
Safety and Security
Dangerous
Goods

ALERTE



Bouteilles à gaz en aluminium

Les bouteilles à gaz conformes aux exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, y compris les bouteilles à gaz en aluminium, sont très sécuritaires. Des millions de bouteilles à gaz sont utilisées au Canada, et des défaillances de toutes sortes sont extrêmement rares.

Le 19 avril 1999, pour la première fois au Canada, une bouteille à gaz en aluminium s'est rompue à Campbell River en Colombie-Britannique. La rupture, en trois morceaux, de la bouteille de plongée s'est produite lors de son remplissage. Les marquages de la bouteille à gaz en aluminium sans soudure indiquaient une date de fabrication de 1974, en conformité avec les dispositions du permis spécial DOT-SP 6498 du ministère des transports des États-Unis, ainsi qu'une pression nominale de 3 000 psi (206 bar).

L'analyse de la bouteille à gaz a confirmé que la cause de la rupture était la présence de fissures déjà existantes autour du cou et de l'épaule de la bouteille à gaz.

La bouteille à gaz a été fabriquée en utilisant l'alliage 6351 d'aluminium. Des études ont démontré que les bouteilles à gaz fabriquées avec cet alliage peuvent avoir des fissures dans la région du cou et de l'épaule¹.

Cet alliage 6351 d'aluminium a été utilisé pour la fabrication des bouteilles à gaz en usage en Amérique du Nord jusqu'en juillet 1990. Cet alliage était utilisé pour les bouteilles à gaz en aluminium sans soudure et les doublures des bouteilles à gaz composites. Les bouteilles à gaz étaient fabriquées conformément aux spécifications, aux permis spéciaux et aux exemptions CTC (la Commission canadienne de transport) et DOT (le ministère des transports des États-Unis). (Veuillez communiquer directement avec le fabricant ou le distributeur pour des informations détaillées concernant une bouteille à gaz en particulier.)

En vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, toutes les bouteilles à gaz doivent être requalifiées périodiquement.² En général, les bouteilles à gaz en aluminium sans soudure doivent être requalifiées au moins tous les 5 ans et les bouteilles à gaz composites tous les 3 ans. La requalification comprend un essai hydrostatique, une inspection visuelle externe et interne et doit s'effectuer dans une installation enregistrée auprès de Transports Canada.

Il faut souligner l'importance de l'inspection visuelle interne afin de s'assurer que la bouteille à gaz demeure sécuritaire. Des fissures, telles que celles qui ont causé la défaillance de Campbell River, peuvent être détectées lors d'une inspection visuelle effectuée avec soin et précision du cou et de l'épaule de la bouteille à gaz au moment de la requalification. Une fine ligne traversant le filetage parallèlement à l'axe longitudinal du cou, ou une ou plusieurs lignes rayonnant vers l'extérieur de l'extrémité supérieure du cou usiné de la bouteille à gaz, indiquent la présence d'une fissure. Tout

¹ Il s'agit de la fissuration due à la charge soutenue.

² *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, §7.32 et § 8.4.2.

repli dans la région interne de l'épaule, là où la surface inégale forme une crête ou une dépression, qu'elle soit acérée ou profonde, peut être le point de départ d'une fissure. **Toute bouteille à gaz ayant une fissure ou un repli doit être proscrite et ne doit pas être remise en service.**

Les bouteilles à gaz en aluminium sans soudure doivent être soumises à un examen visuel conformément à la publication C-6.1 de la Compressed Gas Association (CGA), et les bouteilles à gaz composites doivent être vérifiées conformément à la publication C-6.2 de la CGA.³

Lors de chaque remplissage, on doit examiner la bouteille à gaz pour vérifier qu'elle ne présente pas de dommages susceptibles de diminuer sa capacité de rétention de la pression.⁴

Une bouteille à gaz dont la période de requalification est échue ne doit pas être remplie.

Transports Canada continuera à suivre de près cette question. De façon à nous aider dans notre tâche, nous demandons que tout renseignement portant sur des ruptures de bouteilles à gaz soit rapporté au :

Spécialiste principal, bouteilles à gaz
Direction des Affaires réglementaires
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Si vous avez des questions ou observations, vous pouvez également communiquer directement par téléphone avec Amy Park au (613) 990-1137.

³ CGA C-6.1 « Standards for Visual Inspection of High Pressure Aluminum Compressed Gas Cylinders » et CGA C-6.2 « Guidelines for Visual Inspection and Requalification of Fiber Reinforced High Pressure Cylinders » sont disponibles en téléphonant à la Compressed Gas Association au (703) 412-0900.

⁴ Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, paragraphe 7.32(1) et paragraphe 8.4.2(1) et la norme CSA B340 « Sélection et utilisation des bouteilles, sphères, tubes et autres contenants pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2 », article 5.1.3. CSA B340 est disponible auprès de l'ACNOR au 1-800-463-6727.

99-11-19